

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	Leistungsfähigkeit Gesamtabschnitt (Ergebnis Simulation ÖPNV + MIV, Level of Service (LOS), Streckengeschwindigkeiten)	ÖPNV: Reisegeschwindigkeit (*) stadtwärts: LOS B Reisegeschwindigkeit (*) landwärts: LOS B	LOS-Stufe	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärtige Richtung: 22,3 km/h (LOS B) in landwärtige Richtung: 21,2 km/h (LOS C)	durchgängig in beiden Richtungen keine Entkopplung ÖPNV/MIV; Streckengeschwindigkeit: in stadtwärtige Richtung: 18,8 km/h (LOS D) in landwärtige Richtung: 20,8 km/h (LOS C)	Streckengeschwindigkeit: in beiden Fahrtrichtungen mit LOS B bzw. sicherer LOS-Stufe C noch gut
		(*) MIV: Reisegeschwindigkeit (*) stadtwärts: LOS D Reisegeschwindigkeit (*) landwärts: LOS D	LOS-Stufe	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärtige Richtung: 25,3 km/h (LOS D) in landwärtige Richtung: 24,9 km/h (LOS D)	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärtige Richtung: 20,2 km/h (LOS D) in landwärtige Richtung: 23,6 km/h (LOS D)	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärtige Richtung 25 km/h (mittlere LOS-Stufe D) in landwärtige Richtung mit 23,5 km/h ebenfalls Stufe D
	Verkehrssicherheit	ÖPNV/MIV: Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BoStrab) Gewährleistung der Verkehrssicherheit (StVO, RiLSA,...)	- gesicherte und barrierefreie Zugänge zu den Haltestellen	- an allen Haltestellen gegeben	- an stadtwärtige Haltestelle Tannenstraße nur auf eingeschränkter Länge gegeben (16,0 m statt 45,0 m)	- an allen Haltestellen gegeben
			- eindeutige Zuordnung der Verkehrsräume	- auf gesamter Länge gegeben	- auf gesamter Länge keine separaten Verkehrsräume ÖPNV/MIV, - Verflechtungsbereich nach Haltestellenbereichen (landwärtige zwei MIV-Spuren und eine ÖPNV-Spur) besonders bei Ausfall der dynamischen Zeitinsel (DZI) sicherheitsrelevant - Kombination Radverkehrsführung mit Neben-Fahrbahnen/Parkstreifen nördlich Paulstraße	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖPNV/MIV
			- sichere Querungsmöglichkeiten	an allen Knotenpunkten gegeben	an allen Knotenpunkten gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich nördlich der Paulstraße wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt	an allen Knotenpunkten gegeben
			- separate, durchgängige Radverkehrsanlagen und sichere Nutzung dieser	- auf gesamter Länge gegeben, jedoch Einschränkungen bei Andienung durch Müllfahrzeuge am Fahrbahnenrand	- auf gesamter Länge nicht gegeben, infolge Überlagerung der Verkehrsräume der Straßenbahn, des Radverkehrs und Fahrzeugen der Müllentsorgung bei Andienung - Begreifbarkeit der gemeinsamen Fahrbahnen Rad/Parken nördlich der Paulstraße kritisch	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrsräume für ÖPNV, MIV, Radverkehr und Fahrzeugen der Müllentsorgung
			- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage	- auf gesamter Länge gegeben		
	Sträßennetzgestaltung	- Angemessene Anbindung angrenzender Stadtgebiete	- Abbiegebeziehungen an Knotenpunkten/Einmündungen je Fahrtrichtung mindestens ein Linksabbieger und Linksabbieger in die westliche Tannenstraße	- landwärts: 2 (Löbnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 2 (Louisenstraße, Katharinenstraße)	- landwärts: 1 (Tannenstraße) - stadtwärts: 0 Verkehrsverlagerungen durch Entfall Linksabbieger	- landwärts: 2 (Löbnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 1 (Katharinenstraße)
	Lärm	- Vermeidung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen - Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV	> 65 dB(A) tagsüber und > 55 dB(A) nachts (Abschätzung)	wird überschritten (vorbehaltlich Nachweis Schallgutachten)		
	Boden/Wasser	- Minimierung Flächenversiegelung	- Eingriffsminimierung (**): > Neuversiegelung minimieren > Entsiegelungen anstreben	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 3.410 m <sup>2</sup> - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 1.950 m <sup>2</sup> - keine Entsiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 3.100 m <sup>2</sup> - keine Entsiegelung
Grunderwerb/Betroffenheiten	- Vermeidung/Minimierung Grundstückseingriffe	- Anzahl betroffener Grundstücke	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)	- 16 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 735, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608)	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589i, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)	
Förderfähigkeit	Einhaltung der jeweiligen Förderkriterien: ÖPNV: - Errichtung barrierefreier Haltestellen, - Beschleunigung des ÖPNV, - Streckenabschnitte mit besonderem Bahnkörper  MIV: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt, Planungen nach anerkannten Regeln der Technik unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit	ÖPNV: - Barrierefreiheit, - Beschleunigung des ÖPNV, - besonderer Bahnkörper, - Sperrflächen  MIV: Einhaltung der Maße nach RASi06 und begleitender Vorschriften wie Einhaltung der Vorschriften hinsichtlich zur Trassierung, zum Oberbau, zur Wasserhaltung und -beseitigung, zur Sicherheit, zur Barrierefreiheit, zu Sichtweiten etc. bei der Planung der Verkehrsanlage	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und der Beschleunigung des ÖPNV kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden.  Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RASi werden eingehalten.	Errichtung von barrierefreien Haltestellen. Keine wesentliche Verbesserung der Reisegeschwindigkeit für den ÖPNV. Durch die aufgeführten Interaktionen zwischen ÖPNV und MIV ist eine vollständige Förderung der Variante kritisch zu sehen.  Durch die aufgeführten Sicherheitsprobleme kann es auch bei Einhaltung der Maße nach der RASi zu einem Versagen der Förderung kommen. Eine Förderung geht auch immer mit einer Verbesserung aller am Verkehr Beteiligter einher.	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und einer partiellen Errichtung eines besonderen Bahnkörpers sowie der Beschleunigung des ÖPNV in diesen Bereichen, kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden.  Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RASi werden eingehalten.  Problematisch ist der mittlere Bereich hinsichtlich der aufgeführten Beeinträchtigungen MIV/ÖPNV.	
Kosten	Gesamtbaukosten	Abschätzung, eine konkrete Kostenbenennung ist derzeit nicht möglich!	- im Vergleich höchste Kosten aller Varianten	- im Vergleich geringste Kosten aller Varianten	- Kosten höher als Variante 8.4	

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7	
Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)							
	<b>1.1 Städtebau</b>						
	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	- Erhalt prägender städtebaulicher Strukturen gemäß Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“ (Bewahrung des charakteristischen Erscheinungsbildes, Erhalt der ortsbildprägenden Vorgartenstrukturen)	- Erhalt der ortsbildprägenden Vorgärten mit ortstypischen Gehölzen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > östliche Straßenseite (Nr. 8 bis Nr. 18) - Erhalt der ortsbildprägenden Vorgärten mit ortstypischen Gehölzen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > westliche Straßenseite (Nr. 5 bis Nr. 11) - Erhalt der straßenraumprägenden Gehölze (u.a. Hochbeet Nr. 2-6a, Einzelbaum Ecke Katharinenstraße) - lineare bzw. auf die Gebäude bezogene Bordverläufe - Erhalt/Wiederverwendung ortstypischer, einheitliche Materialien	- Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen  - keine Eingriffe in die Vorgärten  - Erhalt Hochbeet vor Nr. 2-6a, Verlust Einzelbaum Ecke Katharinenstraße und vor Königsbrücker Straße 10  - Bordverzierungen im Mündungsbereich Albertplatz (Einfädelspur)  - Zielformulierung/Planungsanforderung an die weitere Planung/Oberflächengestaltung	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen	Erhalt/geringe Eingriffe in alle Vorgärten	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen
	Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum im Bereich Albertplatz	- ausreichende Nutzungsflächen für Handel und Gewerbe im Bereich Nordwestseite Albertplatz (Warenauslagen, Fahrradstellanlagen etc.) - ausreichende Bewegungs- und Begegnungsflächen für Fußgängerverkehr insbesondere am Albertplatz - sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußgänger	- bedarfsgerechte Gehwegbreiten mit Baumpflanzungen gem. EFA (> 4 m) > östliche Straßenseite - bedarfsgerechte Gehwegbreiten ohne Baumpflanzungen gem. EFA (> 3 m) > westliche Straßenseite - ausreichende Gebäudevorflächen für die Einordnung von Sondernutzungen (zusätzlich 1,0 m bis 1,5 m) - Anzahl der sicheren Querungsstellen	- gegeben  - Unterschreitung der bedarfsgerechten Gehwegbreiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)  - keine ausreichenden Breiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)  - zwei	gegeben	Unterschreitung der bedarfsgerechten Gehwegbreiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)	keine ausreichenden Breiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)
	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	- einheitliche, ortstypische Gestaltung und Ausstattung des Straßenraumes - Ausbildung von prägenden, dem Erscheinungsbild angemessenen Grünstrukturen (Straßenbaumreihen, Vorflächengestaltung) - Gestaltung und Möblierung des öffentlichen Raumes	- Einordnung prägender, raumwirksamer Großbäume durch Abstand zu Gebäuden > 4 m (östliche Straßenseite)	- Abstand zu Gebäuden ca. 3,50 m  - Abstand zu Gebäuden ca. 8,00 m  - Abstand zu Gebäuden ca. 3,00 m	Abstand zu Gebäuden ca. 3,50 m	Abstand zu Gebäuden ca. 8,00 m	Abstand zu Gebäuden ca. 3,00 m
	Städtebau 4: Denkmalschutz	- Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbelange	- Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern - denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung - Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 7, 8, 9, 11, 12a, 18, 19 sowie Antonstraße 2a (Hochhaus am Albertplatz) und Brunnen an der Bautzner Straße, Katharinenstraße 1	- Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 9 - starke Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 7, 8  - Eingriffe in Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 0 Grundstücke - starke Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18	- Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 3 Grundstücke Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 3 Grundstücke Königsbrücker Straße 7-9 - starke Eingriffe: 0 Grundstücke  - Eingriffe in Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18 - starke Eingriffe: 0 Grundstücke	- Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinenstraße 1 - mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 9 - starke Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 7, 8  - Eingriffe in Denkmalsubstanz: - ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 11, 19 - mittlere Eingriffe: 0 Grundstücke - starke Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18	
	<b>1.2 Verkehr</b>						
	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	- Störungsarmer Verkehrsablauf  - Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Katharinenstraße, Albertplatz (ohne Berechnung)	- besonderer Bahnkörper (Länge)/Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrstreifen ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV  - LOS A - Zufahrt Albertplatz	- baulich kein besonderer Bahnkörper, aber Sperrfläche im Gleisbereich und je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen neben Gleis; - wenig Interaktionen; - in Knotenzufahrt Knotenpunkt Katharinenstraße-Nord Linksabbieger auf dem Gleis  - Knotenpunkt Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)  - unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für MIV/ÖPNV	- kein besonderer Bahnkörper und je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV ->> unmittelbare Kopplung MIV-ÖPNV mit entsprechend vielen Interaktionen, infolge fehlender Parkflächen im Straßenraum erfolgt Andienung/Wartung auf den Radfahrstreifen mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn; zusätzl. Haltlicht-LSA nördl. Albertplatz vor Verflechtung ÖPNV/MIV in landwärtige Richtung; in Knotenzufahrten keine Linksabbieger auf Gleis  - Knotenpunkt Katharinenstraße: gute Verkehrsqualität (LOS A u. B)  - kritisch, bei Rückstau über den Stauraum der Knotenzufahrt hinaus steht der MIV im Gleisbereich mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn	- besonderer Bahnkörper auf 260 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt Knotenpunkt Katharinenstraße Nord Linksabbieger auf dem Gleis  - analog Variante 8.5: Knotenpunkt Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)  - unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für MIV/ÖPNV	
	Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- LOS C	- Knotenpunkt Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)	- Knotenpunkt Katharinenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A)	- analog Variante 8.5: Knotenpunkt Katharinenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)	
	Verkehr 3: Radverkehr	- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien (ERA/RAST 06)	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände	- gegeben	gegeben	gegeben	
	Verkehr 4: Fußgänger	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) mit Berücksichtigung der Neupflanzung von Straßenbäumen  - ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten über die Königsbrücker Straße	- Grundanforderung mit Baumstandorten = 4,0 m (Ostseite), Grundanforderung ohne Baumstandorte = 3,0 m (Westseite)  - an Knotenpunkten sichere Querungen	- westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m  - an allen Knotenpunkten gegeben	- westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m  - an allen Knotenpunkten gegeben (Albertplatz und F-LSA Katharinenstraße)	- westliche Straßenseite: 3,20 - 3,30 m; östliche Straßenseite: 3,50 m  - an allen Knotenpunkten gegeben	
	Verkehr 5: Parken/Liefern/Entsorgen	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrmöglichkeit für Straßenbahn	- ausreichende Anzahl Vorbeifahrmöglichkeit Strab an Müllfahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/ -dauer (ggf. punktuell) und Fahrzeugen der Straßenunterhaltung	- landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV sowie Planung separater überbreiter Fahrstreifen mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	- landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und MIV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke über Stetscher Straße und Aufweitungsbereich Zufahrt Albertplatz	- landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV sowie Planung separater überbreiter Fahrstreifen mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	
	<b>1.3 Umwelt</b>						
	Umwelt 1: Luftreinhaltung	- Umsetzung Luftreinhalteplanung	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen)	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	
	Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumentwicklungskonzept	- Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen	- Neupflanzungen: 12 Stück - erforderliche Baumfällungen: 24 Stück - öffentlich: 15 Stück / privat: 9 Stück	- Neupflanzungen: 13 Stück - erforderliche Baumfällungen: 21 Stück - öffentlich: 12 Stück / privat: 9 Stück	- Neupflanzungen: 12 Stück - erforderliche Baumfällungen: 24 Stück - öffentlich: 15 Stück / privat: 9 Stück	

\* Ermittlung Reisegeschwindigkeit auf Basis Spitzenstunde, \*\* Bewertung relativ nach schlecht/gut (kein Ausschlusskriterium)

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7	
Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)							
	2.1 Städtebau			keine Eingriffe in den Vorgarten			
	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt prägender städtebaulicher Bbauungsstrukturen gemäß Erhaltungssatzung H-04 Äußere Neustadt</li> <li>- &gt; Erhalt der Vorgärten/begrünten Gebäudevorfälle auf der westlichen Straßenseite</li> <li>- &gt; keine Beeinträchtigung der vielgestaltigen Fassadengestaltung der gründerzeitlichen geschlossenen Bebauung</li> <li>- &gt; Erhalt der charakteristischen Ausstattungsmerkmale des öffentlichen Raumes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt des ortsbildprägenden Vorgartens sowie der Einfriedung Königsbrücker Straße Nr. 19</li> <li>- Nr. 21 (Postgebäude): Erhalt des Ensembles ehemaliges Postgebäude mit proportional dimensionierter Vorfläche</li> <li>- Erhalt der Nebenfahrbahnen im Abschnitt Scheunhofstraße bis Eschenstraße mit charakteristischen Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmalen (Material, Querschnittsgestaltung)</li> <li>- Erhalt der Gebäudevorfälle/ggf. Vorgärten im Abschnitt Nr. 45 (Trollhus) bis 53 mit ortstypischen Vorflächenstrukturen</li> <li>- Erhalt der Gebäudevorfälle der Schauburg mit ausreichender Dimensionierung (&gt; 10 m)</li> <li>- Erhalt der straßenbildprägenden Grünstrukturen (u. a. Naturdenkmal Flatterulme)</li> <li>- Erhalt/Wiederverwendung ortstypischer, einheitliche Materialien</li> <li>- Lineare bzw. auf die Gebäude bezogene Bordverläufe (Königsbrücker Straße 45 nördlich)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- starke Eingriffe in die Gebäudevorfälle, kein Erhalt der Gehölze</li> <li>- kein Gehweg infolge notwendiger Fahrstreifenbreiten, eingeschränkter Gestaltungsspielraum</li> <li>- kein Erhalt der Vorgärten und Gebäudevorfälle</li> <li>- Breite 8,70 m</li> <li>- ungenügende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum durch starke Verbreiterung der Fahrstreifen gegeben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- geringe Eingriffe in die Gebäudevorfälle, weitestgehender Erhalt der Grünfläche/Gehölze</li> <li>- Gliederung Gehweg und Fahrstreifen möglich, Sondernutzungen gewährleistet</li> <li>- Erhalt bzw. geringe Eingriffe und Neugestaltung der Gebäudevorfälle/Vorgärten</li> <li>- Breite 11,80 m</li> <li>- ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriffe in die Gebäudevorfälle, teilweise Erhalt von Gehölzen</li> <li>- Gliederung Gehweg und Fahrstreifen möglich, Sondernutzungen gewährleistet</li> <li>- geringe Eingriffe in die Gebäudevorfälle und Vorgärten mit teilweise Erhalt der ortstypischen Vorflächenstrukturen</li> <li>- Breite 10,57 m</li> <li>- ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben</li> </ul>	
	Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhalt/Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten der Seitenräume/Gebäudevorfälle</li> <li>- ausreichende Nutzungsfelder für Handel und Gewerbe (Warenauslagen, Freischankflächen, Fahrradabstellanlagen)</li> <li>- ausreichende Bewegungs- und Begegnungsfelder für den Fußgängerverkehr mit genügend Querungsmöglichkeiten</li> <li>- dem OTZ angemessene ÖPNV-Erreichbarkeit</li> <li>- ausreichende Anzahl an Kunden- und Besucherstellplätzen</li> <li>- Multifunktionale Nutzung von Flächen im Seitenraum (z. B. niveaugleiche Stellplätze/Gehwege, Nutzung)</li> <li>- ausreichende Andienungsflächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ausreichende Gehwegbreiten vor Gebäude Nr. 32 (Bäckerei Rissmann), mindestens 4,50 m mit 2,50 m Gehweg zzgl. 2,00 m Aufstellfläche für Fußgängerfurt</li> <li>- Gehwegbreiten im Abschnitt Nr. 22 bis Nr. 76 Ausreichend dimensionierte Gebäudevorfälle als Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsfelder</li> <li>- durchgängige Berücksichtigung von Sondernutzungsfeldern für Warenauslagen/Freischankflächen gemäß EFA von &gt; 5 m inkl. der Nutzungsfelder für Handel und Gewerbe</li> <li>- Querungslänge bzw. Anzahl der zu querenden Fahrstreifen, Trennwirkung</li> <li>- ausreichende ÖPNV-Erschließung</li> <li>- Anzahl/Lage der Andienungsflächen für Gebäude ohne rückwärtige Erschließung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterschreitung der Gehwegbreiten vor dem Gebäudeeingang; Konflikt Aufmerksamkeitsfeld – Gebäudeeingang Engstelle Einmündung Luisenstraße</li> <li>- Gehwegbreiten von 4 bis max. 4,70 m. Engstellen durch Baueinordnungen im Gehweg (2,50 m), Haltestelle Bischofsweg: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite)</li> <li>- 17,40 m auf Höhe Königsbrücker Straße 45, 4 Fahrstreifen</li> <li>- direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Unterschreitung der Gehwegbreiten durch die Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Luisenstraße</li> <li>- Achtung: Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreiten von 5,35 bis 6,60 m gegeben; Haltestelle Bischofsweg landwärts und stadtwärts: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite)</li> <li>- 13,10 m (12,55 m) auf Höhe Königsbrücker Straße 45, 2 Fahrstreifen</li> <li>- gute ÖPNV-Erschließung (Haltestellen Luisenstraße, Bischofsweg)</li> <li>- direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Achtung: Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Luisenstraße</li> <li>- Gehwegbreiten von 5,35 m bis 6,60 m, Einordnung von Bäumen im Gehweg möglich (verbleibende Gehwegbreite: ca. 3,85 m) Haltestelle Bischofsweg lw: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite)</li> <li>- 12,55 m auf Höhe Königsbrücker Straße 45, 2 Fahrstreifen</li> <li>- direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Einordnung einer Andienfläche vor REWE möglich</li> </ul>	
	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einheitliche, ortstypische Gestaltung und Ausstattung des Straßenraumes</li> <li>- Erhalt/Schaffung von prägenden, dem Erscheinungsbild angemessenen Grünstrukturen (Straßenbaumreihen, Vorflächen-/Vorgartengestaltung)</li> <li>- Gestaltung und Möblierung des öffentlichen Raumes zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einordnung mit der Bbauungsstruktur korrespondierender Straßenbäume (gleichmäßiges Baumraster, räumliche Fassung des Straßenraumes, ortstypische Baumarten und Wuchsformen) durch Abstand zu Gebäuden &gt; 4 m</li> <li>- ausreichende Dimensionierung der Seitenräume zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten</li> <li>- Verwendung ortstypischer Materialien (u. a. Granitkrustplatten für Gehwege)</li> <li>- Verwendung einheitlicher, dem Straßenraumcharakter entsprechende Ausstattungs- und Möblierungselemente</li> <li>- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Königsbrücker Straße 38 bis 74: ca. 3,50 m; damit ist Einordnung groß- bzw. mittelkroniger Bäume nicht möglich</li> <li>- geringes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Achtung: Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Königsbrücker Straße 38 bis 74: ca. 5,35 m und Einordnung mittelkroniger Bäume möglich</li> <li>- hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Königsbrücker Straße 38 bis 74: ca. 5,35 m; damit ist Einordnung mittelkroniger Bäume möglich</li> <li>- hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen</li> </ul>	
	Städtebau 4: Denkmalschutz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbelange</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern</li> <li>- denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung</li> <li>- Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 21, 37-41, 43-45, 47-48, 50-51, 54, 58, 59-60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74 sowie Schauburg; Schweppnitzer Straße Nr.: 2; Eschenstraße Nr.: 1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 5 Grundstücke Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78</li> <li>- mittlere Eingriffe: 14 Grundstücke Königsbrücker Straße 46-50, 54-74</li> <li>- starke Eingriffe: 8 Grundstücke Königsbrücker Straße 35, 37-43, 51; Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2</li> <li>- sehr starke Eingriffe: 3 Grundstücke Königsbrücker Straße 21 (Post), 47, 55 (Kino)</li> <li>- Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 0 Grundstücke - starke Eingriffe: 0 Grundstücke - sehr starke Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 45 (Trollhus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 5 Grundstücke Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78</li> <li>- mittlere Eingriffe: 14 Grundstücke Königsbrücker Str. 21, 35, 37-43, 46-50, 47, 51, 55; Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2</li> <li>- starke Eingriffe: 11 Grundstücke Königsbrücker Straße 54-74</li> <li>- sehr starke Eingriffe: 0 Grundstücke</li> <li>- Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 45 (Trollhus)</li> <li>- starke Eingriffe: 0 Grundstücke</li> <li>- sehr starke Eingriffe: 0 Grundstücke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 5 Grundstücke Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78</li> <li>- mittlere Eingriffe: 12 Grundstücke Königsbrücker Straße 35, 54-74</li> <li>- starke Eingriffe: 13 Grundstücke Königsbrücker Straße 21, 37-43, 46-50, 47, 51, 55; Eschenstraße 1; Schweppnitzer Straße 2</li> <li>- sehr starke Eingriffe: 0 Grundstücke</li> <li>- Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 45 (Trollhus)</li> <li>- starke Eingriffe: 0 Grundstücke</li> <li>- sehr starke Eingriffe: 0 Grundstücke</li> </ul>	
	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.						
	In allen Varianten möglich. Erarbeitung/Überarbeitung des Mast- und Beleuchtungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten.						

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7	
Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	<b>2.2 Verkehr</b> Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	- Störungsarmer Verkehrsablauf	- besonderer Bahnkörper (Länge)/Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrstreifen ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen, davon einer als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV; wenig Interaktionen;  am Knotenpunkt Louisen-/Löbnitzstraße beidseitig Linksabbieger auf Gleis; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrstreifen neben Gleis	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. stellenweise Fahrstreifen neben dem Gleis >> unmittelbare Kopplung MIV-ÖPNV mit entspr. vielen Interaktionen; in Knotenzufahrten keine Linksabbieger auf Gleis;  Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. abschnittsweise Fahrstreifen neben dem Gleis >> teilweise Kopplung MIV-ÖPNV mit entspr. Interaktionen; in Knotenzufahrten 1mal Linksabbieger auf Gleis, am Knotenpunkt Bischofsweg Zufahrt Nord separate Rechtsabbiegestreifen und ein Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV; Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV	
		- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Königsbrücker Straße Bischofsweg Louisenstraße	- Königsbrücker Straße: LOS A, ggf. B (Louisenstraße) LOS B (Bischofsweg)	Knotenpunkt Löbnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Aufhebung Einbahnstraße Zufahrt Louisenstraße Knotenpunkt Bischofsweg: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) kaum Behinderung und reduzierte Störanfälligkeit durch ausreichende Leistungsfähigkeit mit zweitem MIV/ÖPNV-Mischfahrstreifen in Zufahrt Nord	Knotenpunkt Löbnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: noch ausreichende Verkehrsqualität (LOS B u. D) kritischer MIV-Leistungsfähigkeitseingpaß in Zufahrt Nord hat negative Auswirkung auf ÖPNV	Knotenpunkt Löbnitzstraße/Louisenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: gute Verkehrsqualitäten (2 x LOS B) Zufahrt Nord: reduzierte Störanfälligkeit durch ausreichende Leistungsfähigkeit mit separatem MIV-Rechtsabbiegerfahrstreifen	
		- barrierefreie Haltestellen mit anforderungsgerechten Warteflächen	- barrierefreie Haltestellenlänge 45 m - bei Warteflächen im Seitenraum: gemäß EFA zusätzlich mindestens 1,50 m zur Grundanforderung der durchgehenden Gehwegbreite (5,00 m) im betrachteten Straßenabschnitt	Haltestelle Louisenstraße: erfüllt  Haltestelle Bischofsweg: Länge gewährleistet Breite landwärtige um ca. 0,5 m nicht erfüllt, Breite stadtwärtige um ca. 1,5 m nicht erfüllt	Haltestelle Louisenstraße: Länge landwärtige eingeschränkt auf 41,00 m; Breite erfüllt  Haltestelle Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite landwärtige um ca. 2,00 m nicht erfüllt; Breite stadtwärtige um ca. 2,50 m nicht erfüllt	Haltestelle Louisenstraße: Länge landwärtige eingeschränkt auf 41,00 m; Breite erfüllt  Haltestelle Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite landwärtige um ca. 0,7 m nicht erfüllt	
		- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- Königsbrücker Straße: LOS C	Knotenpunkt Löbnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Aufhebung Einbahnstraße Zufahrt Louisenstraße Knotenpunkt Bischofsweg: akzeptable Verkehrsqualitäten (mindestens LOS C)	Knotenpunkt Löbnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: Annäherung an Leistungsfähigkeitsgrenze: unzureichende Kapazität in Zufahrt Nord (LOS E)	Knotenpunkt Löbnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: akzeptable Verkehrsqualitäten (mindestens LOS C)	
		- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß ERA/RAS1 06	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände		gegeben		
		- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA	- Grundanforderung ≥ 5 m		Ostseite: überwiegend 4,10 - 4,50 m  Bäckerei Rissmann: 3,00 m	Ostseite: Achtung: Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreite überwiegend 5,30 - 6,60 m  Bäckerei Rissmann: 4,00 m	Ostseite: überwiegend 5,30 - 6,60 m  Bäckerei Rissmann: 4,00 m
		- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeit	- an Knotenpunkten sichere Querungen, zusätzliche Querungen zwischen Louisenstraße und Bischofsweg		an allen Knotenpunkten punktuell gegeben, zusätzlich F-LSA Eschenstraße		
		- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrermöglichkeit für Straßenbahn	- ausreichende Anzahl Vorbeifahrermöglichkeit Strab an Müllfahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/ -dauer (ggf. punktuell)	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV durch Planung separater MIV-Fahrstreifen neben Gleis zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und MIV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und Nebenfahrstreifen	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und MIV, in stadtwärtige Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und Nebenfahrstreifen	
		- Anliefern/Parken	- Anzahl Stellplätze/Anlieferflächen	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 87 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5 x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stück	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 101 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5 x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stück Achtung: Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Fläche vor REWE möglich	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 95 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 6 Stellplätze und 4 x Taxi  - Anlieferflächen: 3 Stück	
	<b>2.3 Umwelt</b>						
	Umwelt 1: Luftreinhaltung	- Umsetzung Luftreinhalteplanung	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen)	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	
	Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumentwicklungskonzept	- Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen	- Neupflanzungen: 62 Stück - erforderliche Baumfällungen: 34 Stück > öffentlich: 20 Stück > privat: 14 Stück	- Neupflanzungen: 46 Stück - erforderliche Baumfällungen: 26 Stück > öffentlich: 18 Stück > privat: 8 Stück	- Neupflanzungen: 61 Stück - erforderliche Baumfällungen: 34 Stück > öffentlich: 20 Stück > privat: 14 Stück	
	Umwelt 3: Naturdenkmale	- Erhalt Naturdenkmal Flatterulme	- Minimierung der baulichen Eingriffe im Wurzelbereich	- erhebliche/starke Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt sehr kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in sehr hohem Maß erforderlich	- geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt möglich - Sonderbauweisen in geringem Maß erforderlich	- mittlere Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in hohem Maß erforderlich	

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)						
	<b>3.1 Städtebau</b>					
	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	- Erhalt prägender städtebaulicher Strukturen > Gebäudevorflächen/Vorgärten > Bestandsbäume > Struktur Reitweg-Nebenfahrbahn	- Erhalt der Gebäudevorflächen/Vorgärten mit prägenden Gehölsen und Einfriedungen (Nr. 59 bis 97) - Erhalt der straßenraumprägenden Bestandsbäume - Erhalt der prägenden städtebaulichen Merkmale der mehrreihigen Baumallee (Reitweg) - Verwendung ortstypischer Materialien in den Seitenräumen	Eingriffe in die Gebäudevorflächen Königsbrücker Straße 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reitweg)	minimale Eingriffe in die Vorfläche Königsbrücker Straße 58 bis 61b Verlust aller Bestandsbäume (Erhalt der östliche Baumreihe möglich bei Verzicht sämtlicher Parkplätze in diesem Bereich) Wiederherstellung der dreireihigen Baumallee zum Erhalt des prägenden städtebaulichen Merkmals ist nur teilweise umsetzbar	Eingriffe in die Gebäudevorflächen Königsbrücker Straße 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reitweg)
	Städtebau 2: Erhalt der städtebaulichen Funktion	- ausreichende Anzahl an Stellplätzen - angemessene ÖPNV-Erreichbarkeit - ausreichende Andienungsflächen - ausreichende Anzahl an sicheren Querungsstellen	- Erhalt/Schaffung von Stellplätzen - ausreichende ÖPNV-Erschließung - ausreichende Andienungsmöglichkeiten/gesicherte Erschließung des Einzelhandels	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)	zusätzliche Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand infolge Kombination mit NebenFahstreifen/Radverkehrsführung	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)
	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	- Einheitliche, ortstypische Gestaltung des Straßenraums - Erhalt und Neupflanzung von durchgängigen Straßenbild- prägenden Straßenbaumreihen	- Verwendung ortstypischer Materialien - Verwendung einheitlicher, dem Straßenraumcharakter entsprechende Ausstattungs- und Möblierungselemente - Umsetzung eines einheitliches Mast- und Beleuchtungskonzeptes - Einordnung mit der Bebauungsstruktur korrespondierende Straßenbäume (gleichmäßiges Baumraster, räumliche Fassung des Straßenraums, ortstypische Baumarten und Wuchsformen) - ausreichend dimensionierte Seitenräume zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.	In allen Varianten möglich. Erarbeitung/Überarbeitung des Mast- und Beleuchtungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten.
	Städtebau 4: Denkmalschutz	- Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbelange	- Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern - denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung - Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 78, 80, 84, 88, 91; Paulstraße Nr.: 1			
					ausreichende ÖPNV-Erschließung (Haltestelle Tannenstraße)	
					Erschließung des Einzelhandels und ausreichende Andienmöglichkeiten in allen Varianten gesichert (auf der westlichen Straßenseite durch Grundstückzufahrten wie Bestand).	
					geringes/mittleres Potential zur Neugestaltung des Straßenraumes	
					- keine Eingriffe in Vorgärten/Außenanlagen	
<b>3.2 Verkehr</b>						
Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	- Störungsarmer Verkehrsablauf - Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Tannenstraße - barrierefreie Haltestellen mit anforderungsgerechten Warteflächen	- besonderer Bahnkörper (Länge) / Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrstreifen ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV - LOS A, ggf. B (Tannenstraße) - Zufahrt Stauffenbergallee - barrierefreie Haltestellenlänge 45 m - bei Warteflächen im Seitenraum: gemäß EFA zusätzlich mindestens 1,50 m zur Grundanforderung der durchgehenden Gehwegbreite (4,00 m) im betrachteten Straßenabschnitt	- kein besonderer Bahnkörper, aber je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen neben Gleis; wenig Interaktionen; in Knotenzufahrt Knotenpunkt Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrstreifen neben Gleis Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für MIV/ÖPNV Haltestelle Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite landwärtige um ca. 1,00 m nicht erfüllt, Breite stadtwärtige um ca. 1,50 m nicht erfüllt	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. stellenweise Fahrstreifen neben dem Gleis >> unmittelbare Kopplung MIV - ÖPNV mit entspr. vielen Interaktionen; in Knotenzufahrt Knotenpunkt Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV Knotenpunkt Tannenstraße: ausreichende Verkehrsqualitäten LOS B bzw. D, aber wegen fehlender Entkopplung stadtwärts starke Behinderung des ÖPNV durch MIV (nur ein Mischfahrstreifen) kritisch, bei Rückstau über den Stauraum der Knotenzufahrt hinaus steht der MIV im Gleisbereich mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn Haltestelle Tannenstraße: Länge stadtwärtige eingeschränkt auf 16,00 m, Breite landwärtige um ca. 0,50 m nicht erfüllt	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt Knotenpunkt Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrstreifen neben Gleis Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für MIV/ÖPNV Haltestelle Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite landwärtige um ca. 0,50 m nicht erfüllt, Breite stadtwärtige um ca. 1,50 m nicht erfüllt	
Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- LOS C	Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B), Ausnahme: Linksabbieger LOS D	Knotenpunkt Tannenstraße: akzeptable Verkehrsqualitäten (LOS B u. C) aber wachsender Rückstau von Knotenpunkt Bischofsweg, Linksabbieger: Leistungsfähigkeitsgrenze LOS E	Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B), Ausnahme: Linksabbieger LOS D	

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	Verkehr 3: Radverkehr	- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß ERA/RAS106	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände	gegeben	landwärtige Führung im Seitenraum auf Nebenfahrstreifen hinter Bäumen neben Parkstellplätzen	gegeben
	Verkehr 4: Fußgänger	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA mit Berücksichtigung der Neupflanzung von Straßenbäumen  - ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten	- Grundanforderung 4,00 m	westliche Straßenseite: ≥ 4,00 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m	westliche Straßenseite: im Bereich Nebenfahrstreifen/ Parkstellplätze 3,50 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m
			- an Knotenpunkten sichere Querungen	gegeben	gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich zwischen den Knotenpunkten wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt	gegeben
	Verkehr 5: Parken/Liefern/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrermöglichkeit für Straßenbahn  - Parken	- ausreichende Anzahl Vorbeifahrermöglichkeit Strab an Müll-fahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/ -dauer (ggf. punktuell)	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV durch Planung separater MIV-Fahrstreifen neben Gleis zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und MIV, Andienung in landwärtiger Richtung über Tannenstr. bzw. Stauffenbergallee	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV sowie Planung separater überbreiter Fahrstreifen mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt
			- Anzahl Stellplätze	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 36 Stellplätze (Entfall sämtlicher Parkplätze bei Erhalt der östlichen Baumreihe) - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine
	<b>3.3 Umwelt</b>					
Umwelt 1: Luftreinhaltung	- Umsetzung Luftreinhaltungsplanung	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen)	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	
Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumentwicklungskonzept	- Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen	- Neupflanzungen: 49 Stück - erforderliche Baumfällungen: 63 Stück > öffentlich: 62 Stück > privat: 1 Stück	- Neupflanzungen: 69 Stück - erforderliche Baumfällungen: 63 Stück > öffentlich: 61 Stück > privat: 2 Stück	- Neupflanzungen: 44 Stück - erforderliche Baumfällungen: 64 Stück > öffentlich: 62 Stück > privat: 2 Stück	